マリンレジャー安全レポート

第七管区海上保安本部
マリンレジャー安全推進室
℡093-321-2931(担当：櫻谷)

第82号　平成24年7月

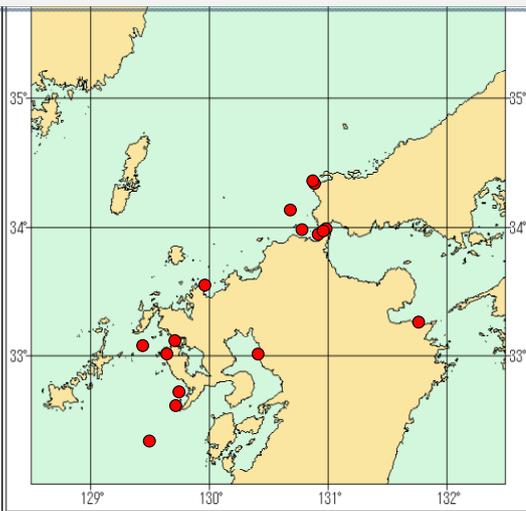
左の写真は、山口県長門市にあります仙崎海上保安部に所属する巡視船「おおみ」です。巡視船「おおみ」は、去る5月31日に就役したばかりで、海上保安庁の中でも最新鋭の巡視船です。今後、仙崎海上保安部の担任水域である山口県の日本海海域を中心に、国境警備や救難業務等での活躍が期待されています。

バックナンバーはこちら

http://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/gyoumu/kyunan/marine_anzen_report/

マリンレジャー夏季安全推進活動実施中です！！

第七管区海上保安本部では、マリンレジャー事故の未然防止及び死者・行方不明者の減少を図るため、7月1日から8月31日までの2ヶ月間、「夏季安全推進活動」を実施中です。船舶事故隻数の最も多いプレジャーボート等について、レジャースポットやマリーナの定期巡回による訪船指導や海難防止講習会の開催等により、安全意識の高揚や自己救命策確保について呼びかけを行っています。また、多数の海水浴客が予想される夏休み期間に入った土日を重点的に、巡視船艇、陸上職員によるパトロールを、関係機関と連携して実施していきます。

●平成24年6月プレジャーボート等海難発生地点図

平成24年マリンレジャー事故発生状況

船舶事故隻数			海浜事故者数		
海難種類	6月	累計	レジャー種類	6月	累計
衝突	1	11	釣り中	1	10
機関故障	8	21	遊泳中	0	1
乗揚げ	2	3	その他	1	5
運航阻害	4	17			
安全阻害	0	2			
その他	0	7			
舵障害	1	1			

6月においても、プレジャーボート等の機関故障が多数発生しています。一歩間違えば死亡・行方不明等の重大な事故につながるような事例も見受けられます。今月から発航前点検についてレポートの中で紹介して行きますので、参考にしてください。

離岸流調査を実施しました！！

第七管区海上保安本部、若松海上保安部では、平成２４年６月～７月にかけて、管内の海水浴場や海岸で「離岸流」の調査を実施しました。

シーマーカーという着色剤により、海水の流れを視覚化して、「離岸流」を確認した結果は次のとおりです。

※シーマーカーは人体等には無害で、環境や漁業等への影響もありません。また、海中に投入したシーマーカーは、数時間程度で拡散・消滅します。

（東の浜海水浴場【佐賀県唐津市】）

●平成２４年７月５日調査

海水浴場の東側でゆっくりと沖へ流れましたが、顕著な離岸流はありませんでした。

（夏井ヶ浜海岸【福岡県遠賀郡芦屋町】）

●平成２４年６月２５日調査

赤線部、黄点線部で離岸流が確認されました。

離岸流については、第七管区海上保安本部海洋情報部 HP で情報提供しています。

< http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN7/marin/rigan/rip_current.htm >

「離岸流」に注意しましょう！！

夏が本格化し、海水浴場での遊泳など、海岸でのマリンレジャーを楽しむ機会が増える季節になりました。

海水浴場や海岸付近では、「離岸流」と呼ばれる危険な流れが発生することがあります。

「離岸流」とは、岸から沖に向かう流れのことです。

水際で泳いでいる人が、「離岸流」により沖に向かって流されてしまうことがあるため、この「離岸流」は、大変危険です！

「離岸流」は海岸であればどこでも発生する可能性があり、その流れはオリンピックの競泳選手の泳速よりも速いこともあります。沖に流される怖さから、あわてて「離岸流」に逆らって岸へ向かって泳いでも、流れに勝てず岸にはなかなかたどり着けません。

「離岸流」に遭ったら、**まずは落ち着いて、付近の人に対して沖に流されていることを伝え、助けを求めましょう！**

危険な流れである「離岸流」ですが、その幅はわずか１０ｍ～３０ｍなので、**岸と平行に泳いで「離岸流」から抜け出すと、その後は無理なく岸へ向けて泳ぐことができます。**

また、海水浴では「離岸流」に注意するほか、遊泳禁止場所や遊泳禁止発令時はもちろんのこと、体調不良時や飲酒後なども泳がないようにしましょう。

また、小さな子供さんが海に入っている時は、保護者の方は子供からは絶対に目を離さないようにしましょう。

発航前点検をお忘れなく！
（その1：船体の点検）

　プレジャーボートの海難は、船体や機関などの整備不良によるものが高い割合を占めており、発航前にちょっと点検をしていれば防げたものもかなりあります。
　このため、これから数回に分けて発航前点検のポイントを紹介させていただきます。

○ 船体外観

目視点検で亀裂等を確認しましょう。
破損箇所周辺には小さな亀裂があることも・・・。

○ 船底プラグ

船底プラグが緩む又は閉鎖されていないと、海水が流入し浸水します。

○ ビルジ（油水混合物）

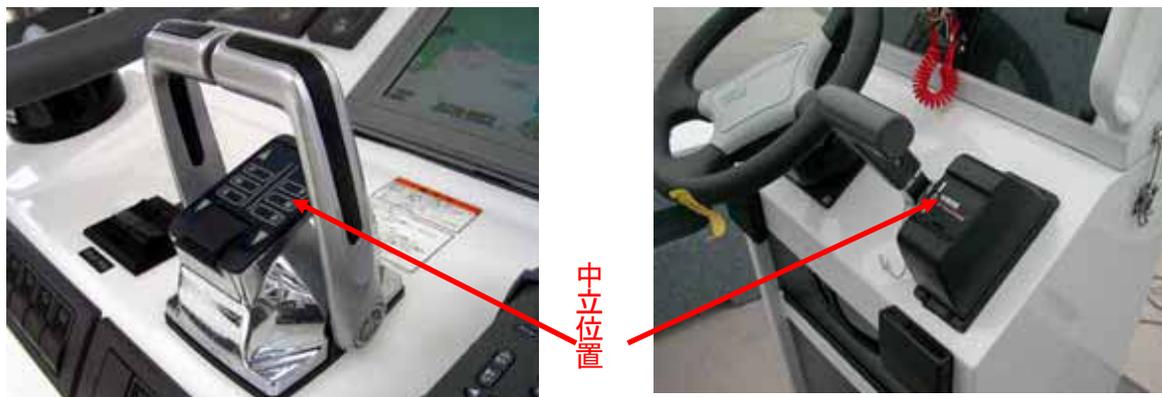
機関室に、海水や燃料油、オイル等のビルジ（油水混合物）が溜まることがあります。
出港前に陸揚げ処分を行い、常にビルジが溜まらない状態としましょう。
浸水、漏水、漏油等の異常の早期発見が可能となります。

○ ステアリング

舵は滑らかに作動しますか？
ハンドル（舵輪）と舵（船外機本体）がスムーズに動くか確認しましょう。
作動に異常がある場合、作動油の漏油等の可能性があります。

○ スロットル・クラッチレバー

エンジン始動前に、スロットルやクラッチのレバーはスムーズに動くか確認しましょう。

点検後、レバーは中立（アイドリング）位置に！

○ 航海灯（又は三色灯）

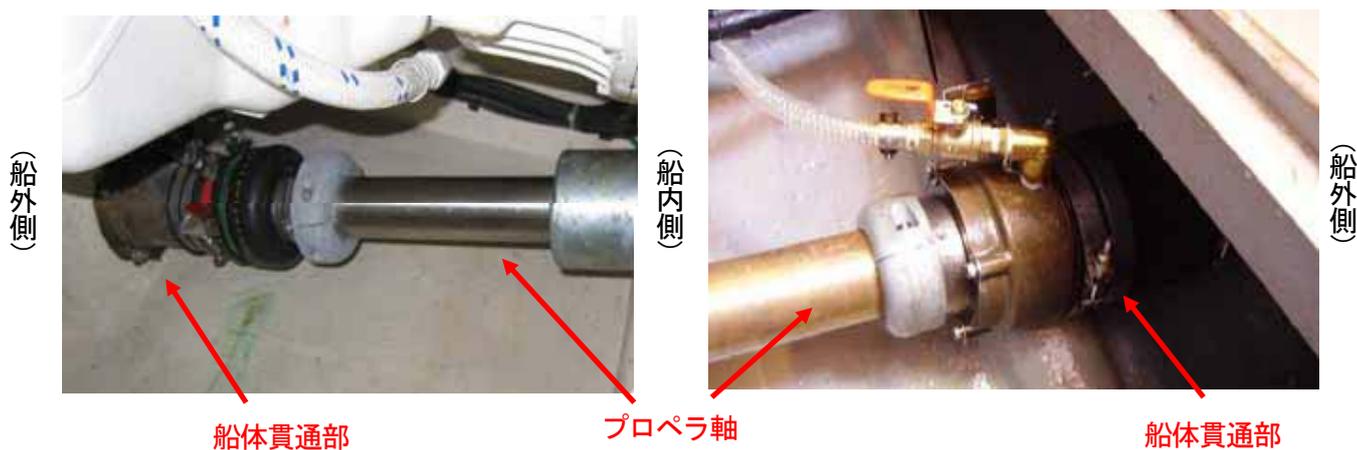
両色灯やげん灯などの航海灯を装備している船舶は点灯することを確認しましょう。

点検後、点灯不要時は消灯しましょう。

○ スターンチューブ

プロペラ軸と船体の貫通部には海水が流入しないような構造となっています。

取扱説明書等を確認のうえ、漏水がないか確認してください。

（グランドパッキンタイプのものは、運転時若干の漏水を伴うこともあります。）

○ プロペラドライブユニット等

プロペラや舵が曲損したりロープ等が巻き込まれていませんか？

振動等が増大し、速力低下、エンジンへの負荷増大やギアの損傷等の不具合が発生する恐れがあります。

ドライブユニット及び周りの状況の確認やチルト装置の作動確認も行いましょう。

〈 プロペラ・舵 〉

〈 船外機プロペラ 〉

〈 チルト機構 〉

＊ 船によって構造や機関の種類が異なります。詳しくは購入時の取扱説明書等を確認ください。